

„Für uns zu kurz gedacht“

Der Spritpreis ist binnen eines Jahres deutlich gestiegen. Die Spedition Bobe zahlt 1,44 Millionen Euro mehr für Diesel. Warum das Unternehmen aus Lippe trotzdem wenig vom neuen Tankrabbatt erwartet.

Zoé Zacharias

Kreis Lippe. Die Politik hat sich geeinigt und im Eilverfahren erneuert einen Tankrabbatt beschlossen. Grund sind die weiterhin hohen Energiekosten, von denen die Regierung Verbraucher entlasten will. Was zunächst gut klingt, erntet allerdings einiges an Kritik: sowohl von Verbraucherschützern, die das „Gießkannenprinzip“ monieren, als auch von Speditionen oder Busunternehmen, die Tausende Liter Sprit verbrauchen.

Zunächst ein Überblick zum Tankrabbatt: Die Energiesteuern auf Diesel und Benzin sollen zum 1. Oktober um 14,04 Cent pro Liter sinken. Auf die wegfallende Energiesteuer fällt zudem keine Mehrwertsteuer an. Damit ergibt sich insgesamt eine Steuerreduzierung um 16,7 Cent. Der Steuerrabbatt soll für Kraftstoff gelten, der am 1. Oktober nach Mitternacht ausgeliefert wird und soll bis Ende Dezember laufen. Er dient als Übergangslösung für den Spritpreisdeckel, der am 1. Januar 2027 folgen soll.

„Ein Tankrabbatt klingt für viele sicherlich erst einmal gut, aber für uns ist er zu kurz gedacht“, sagt Nils Meyer-Bendlage, Verkehrsleiter beim Bad Salzfelder Logistikunternehmen Bobe. Auch der Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen (NWO) spricht beim Tankrabbatt von einem „Tropfen auf den heißen Stein“, der bereits beim letzten Mal – also im Mai und Juni – nicht für die erhoffte Entlastung für mittelständische Unternehmen gesorgt habe. Nils Meyer-Bendlage erklärt, warum sie nicht so sehr vom Rabatt profitieren, wie manch einer annehmen mag.

Der Detmolder zeigt auf die wöchentliche Dieselpreis-Information des Bundesverbands für Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL): Am 15. September 2025 kostete der Liter Diesel netto 1,33 Euro, am 14. September 2026 sind es 2,03 Euro. Im Jahresvergleich also eine Preissteigerung von 54 Prozent.

Diese Mehrkosten für Diesel

beschreibt er als „grenzwertig“ zu tragen: „Durchschnittlich fährt ein Lkw bei uns etwa 7000 Kilometer im Monat und verbraucht 25 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Rechnen wir das mal hoch. Dann landen wir für ein Fahrzeug bei 1200 Euro mehr im Monat und 14.400 Euro mehr im Jahr.“ Die Spedition hat 100 Fahrzeuge – somit ergeben sich jährlich insgesamt 1,44 Millionen Euro extra für Sprit.

„Das sind Kosten, die hier liegenbleiben“, sagt der Verkehrsleiter. Denn einen Aufpreis für teureren Diesel zahlen viele Kunden ungern – schließlich möchten auch sie wiederum ihre Produkte nicht teurer verkaufen. Stattdessen suchen einige lieber nach einer anderen Spedition, die ihnen ein günstigeres Angebot macht. „Es ist dabei egal, ob wir bereits jahrelang zusammenarbeiten. Letztendlich geht es ums Geld“, berichtet der Detmolder.

Osteuropäische Unternehmen hätten dabei einen klaren Wettbewerbsvorteil: Dort seien nicht nur die Personalkosten geringer, sondern auch die Spritpreise weniger gestiegen. Damit könnten sie ganz andere Preise anbieten als ein mittelständisches Unternehmen in Lippe, meint der 51-Jährige. Zudem würden Speditionen nicht nur CO₂-Steuer zahlen, sondern auch die Lkw-Maut. Und die bleibe auch während des Tankrabatts bestehen.

Bobe habe bereits in nachhaltige Alternativen investiert und acht elektrobetriebene Lkw angeschafft, außerdem eine PV-Anlage installiert. „Das muss sich ein Unternehmen aber auch erst einmal leisten können“, merkt Meyer-Bendlage an. Die Photovoltaikanlage sei ein enormer bürokratischer Aufwand gewesen und ein Elektro-Lkw kostet verglichen mit einem Verbrenner mehr als das Doppelte in der Anschaffung. Leicht zugänglich für ein mittelständisches Unternehmen sei das nicht. Bürokratische Hürden könnten hier abgebaut werden, um der Wirtschaft unter die Arme zu greifen, sagt er.

Genau so verhalte es sich im



Nils Meyer-Bendlage, Verkehrsleiter beim Logistikunternehmen Bobe, sieht den Tankrabbatt als unzureichende Entlastung für die Transportbranche.
Foto: Zoé Zacharias

Privaten. Über Vorschläge, wegen der Spritpreise das Auto weniger zu nutzen, kann er nur den Kopfschütteln: „Jeder muss doch zur Arbeit kommen und die meisten sind dafür auf ihr Auto angewiesen. Wer sich nicht gerade ein neues E-Auto leisten

chen nach oben einpendeln werden. Dann ist es vielleicht noch sechs oder sieben Cent günstiger, zu tanken.“ Schlussendlich müssen eh alle weiter fahren und auch tanken – ganz egal, zu welchem Preis.

Ähnlich kritisch sieht der Verbraucherzentrale Bundesverband die Maßnahme. „Ein Tankrabbatt entlastet mit der Gießkanne alle Autofahrerinnen und Autofahrer gleichermaßen, unabhängig davon, ob sie Unterstützung benötigen oder nicht“, sagt Jochen Geilenkirchen, Referent im Geschäftsbereich Verbraucherpolitik auf LZ-Anfrage. Damit fehle der Maßnahme die Zielgenauigkeit.

Die bisherigen Erfahrungen mit dem Tankrabbatt aus Mai und Juni geben den Verbraucherschützern zudem Anlass zu erheblicher Skepsis, ob Kunden tatsächlich die rund 17 Cent sparen werden. Auswertungen aus

dem Sommer hätten gezeigt, dass ein Teil der Steuersenkung zunächst bei den Mineralölkonzernen hängen geblieben sei. Wenn die Bundesregierung trotz allem erneut auf den Tankrabbatt setzt, müsse sichergestellt werden, dass die Entlastung tatsächlich von Anfang an bei Verbrauchern ankommt. „Das muss das Bundeskartellamt konsequent kontrollieren“, so Jochen Geilenkirchen.

Für eine Bewertung des geplanten Spritpreisdeckels, der zum 1. Januar 2027 eingeführt werden soll, sei es noch zu früh. Es dürfe jedoch nicht die gleiche Situation entstehen, wie bei der 12-Uhr-Regel: An diese würden sich viele Tankstellen nicht halten, ohne jemals dafür Konsequenzen zu erfahren, so Geilenkirchen. Deshalb müsse beim Spritpreisdeckel von Anfang an klar sein, wer die Einhaltung der Regeln kontrolliert und wer Ver-

stöße ahndet.

„Gerade in Zeiten hoher Preise braucht es aus unserer Sicht gezielte und verlässliche Hilfen statt pauschaler Maßnahmen, deren Wirkung unsicher bleibt“, sagt der Experte. Als Alternative nennt die Verbraucherzentrale kurzfristige, gezielte Direktzahlungen an besonders belastete Haushalte. So würde Unterstützung zielgerichtet dort ankommen, wo sie tatsächlich benötigt werde.

Eine weitere Maßnahme wäre eine Senkung der Stromsteuer für private Haushalte oder etwas zur Dämpfung anderer Lebenshaltungskosten. „Etwa durch mehr Transparenz bei Lebensmittelpreisen. Das könnte einen wichtigen Beitrag zur Entlastung leisten“, schließt Jochen Geilenkirchen ab. Staatliche Hilfen sollten nämlich direkt bei den Menschen ankommen, die die hohen Energie- und Lebenshaltungskosten kaum noch tragen können.

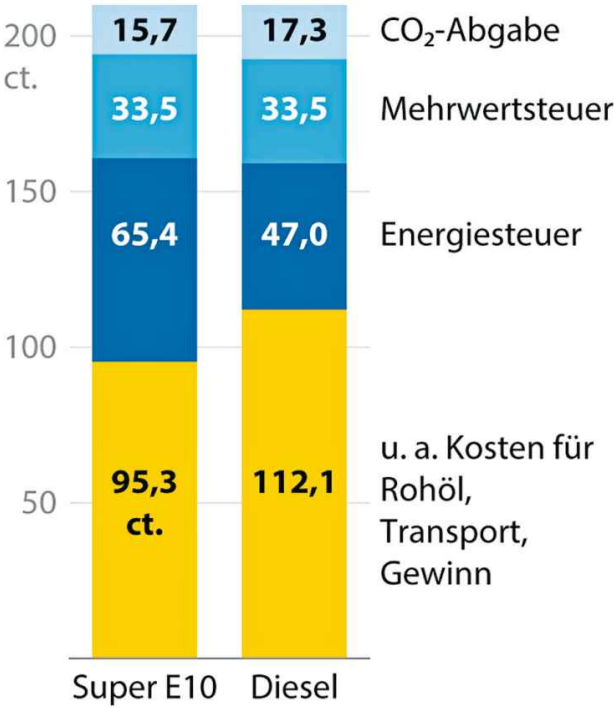
Der Busverband zeigt sich vom Tankrabbatt besonders enttäuscht: Seit Monaten hätten Bus- und Transportgewerbe einen Gewerbedieselförderung gefordert. „Stattdessen hat man sich nun auf ein Steuergeschenk nach dem Gießkannenprinzip verständigt“, sagt NWO-Geschäftsführer Christian Gladisch. „Die bei den Unternehmen allenfalls ankommende Entlastung von 14 Cent netto ist der sprichwörtliche Tropfen auf den heißen Stein.“

Diesel sei für Busunternehmen mit einem Anteil von etwa 20 Prozent an den Gesamtkosten kein beliebiges Verbrauchsgut, sondern ein zentraler Produktions- und Kostenfaktor. Das zeigt sich etwa bei einer Klassenfahrt oder einer mehrtägigen Gruppenreise, die ein Unternehmen Monate im Voraus zu einem festen Preis verkauft hat.

Steigt der Dieselpreis zwischen Buchung und Fahrt deutlich, kann das Unternehmen den vereinbarten Reisepreis nicht einfach nachträglich erhöhen. Die Mehrkosten bleiben auch hier beim Betrieb. Ähnlich sehe es im öffentlichen Nahverkehr und Schulbusverkehr aus. Linienbusse müssen unabhängig vom aktuellen Dieselpreis fahren.

So setzt sich der Spritpreis zusammen

Abgaben in Cent pro Liter bei einem Literpreis von 2,10 Euro



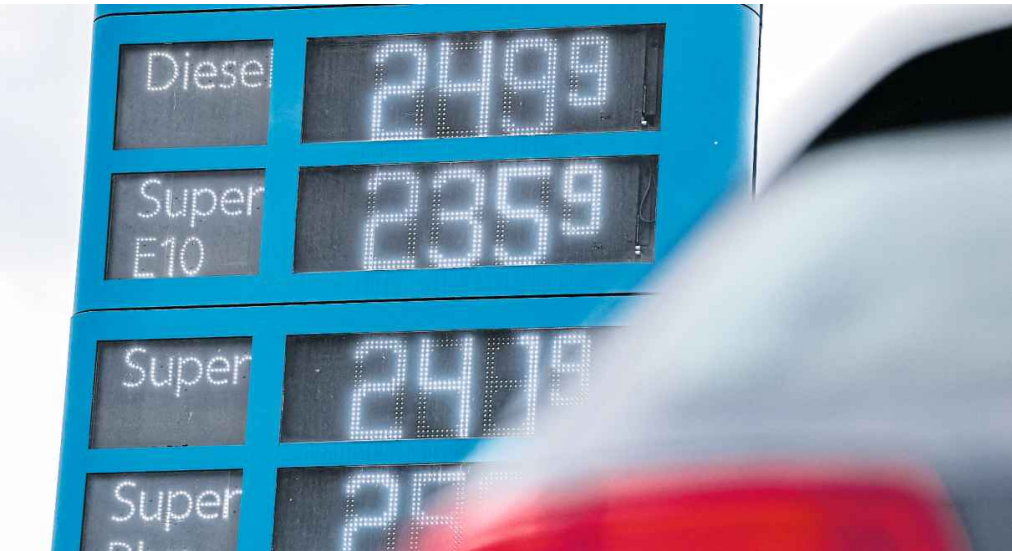
Berechnung für Tagesdurchschnittspreise im Juli 2026, rundungsab. Differenz

So setzt sich der Spritpreis zusammen.

Quelle: ADAC/Grafik: dpa-infografik



Für viele Speditionen und Transportunternehmen sind die gestiegenen Dieselpreise eine massive Belastung.
Foto: dpa/Ralf Hirschberger



Unternehmen und Verbraucherschützer zweifeln an einer spürbaren Entlastung durch die neue Steuerregelung ab Oktober.
Foto: dpa/Jan Woitas

Kontakt zur Autorin:
zzacharias@lz.de